Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX. Warszawa, 24 stycznia 1938 r. Nr 5.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Ruchu Kolejowego.

Poz. 20. Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 października 1936 r. w sprawie kontroli biegu wagonów ładownych. str. 56

Poz. 21. Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 października 1936 r. w sprawie zawierania umów bocznicowych str 62

Poz. 22. Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 listopada 1934 r. w sprawie uzupełnienia Instrukcji nr R 25 . . str. 64

Poz. 23. Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 maja 1930 r. w sprawie przedkładania wykazów miesięcznych o ilości żądanych i faktycznie załadowanych wagonów specjalnych . . . . str 66

Poz. 24. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 marca 1930 r. w sprawie przestrzegania postanowień rozporządzenia Ministrów Kolei i Przemysłu i Handlu z dnia 19 listopada 1925 r. ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym R. P. nr 121 z 1925 r. poz. 870 . . . . str. 66

Poz. 25. Okólnk Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 listopada 1930 r. w sprawie wymieniania w doniesieniach telegraficznych przyczyn wypadków . . . . str. 66

Poz. 26. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 października 1930 r. w sprawie właściwego kwalifikowania najechań pociągów na kamienie itp. przeszkody . str. 66

Poz. 27. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 listopada 1930 r. w sprawie wydarzeń pożarów lasów lub innych obiektów znajdujących się w miejscowości graniczącej z terytorium kolejowym . . . str. 67

Poz. 28. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 listopada 1930 r. w sprawie niekwalifikowania najechań na zwierzęta do wypadków i ważniejszych wydarzeń kolejowych . . . . str. 67

Poz. 29. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 grudnia 1930 r. w sprawie stosowania skróconego adresu liczbowego (siedemdziesiąt cztery) . . . . . . str. 67

Poz. 30. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 maja 1933 r. w sprawie zawiadamiania o zabiciu lub zranieniu ludzi podczas napadów rabunkowych . . . str. 67

Poz. 31. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 marca 1931 r. w sprawie uzgadniania zmian w rozkładzie jazdy . . . str. 68

Poz. 32. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 lipca 1934 r. w sprawie dokręcania śrub i dobijania haków na rozjazdach . str. 68

Poz. 33. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 marca 1932 r. w sprawie przestrzegania przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie . str. 68

Poz. 34. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 maja 1934 r. w sprawie poprawek w Instrukcji nr R 25 . . . . str. 68

Poz. 35. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1933 r. w sprawie kwalifikowania pod względem statystycznym uszkodzeń mostów, torów itp. obiektów. str. 68

Poz. 36. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 czerwca 1933 r. w sprawie zgłaszania zepsuć parowozów na stacjach pośrednich . . . . str. 69

Poz. 37. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 marca 1934 r. w sprawie wyjaśnienia § 33 Przepisów Ruchu nr R 1 . str. 69

Poz. 38. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 czerwca 1934 r. w sprawie wyjaśnienia ust. (5) § 38 Przepisów Ruchu nr R 1. str. 69

Poz. 39. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 czerwca 1934 r. w sprawie czynności zwrotniczego podczas wjazdu i wyjazdu pociągu . . . . str. 70

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

20.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 października 1936 r. w sprawie kontroli biegu wagonów ładownych.

Celem usprawnienia przewozu przesyłek całowagonowych i drobnicowych, Ministerstwo Komunikacji zarządza jako rozwinięcie § 40 Przepisów o Gospodarce wag. tow. (Nr R2) co następuje:

1) Stacje nadawcze P. K. P. i W. M. Gdańska, stacje przyjmujące przesyłki wagonowe od kolei zagranicznych lub od kolei prywatnych, oraz stacje, przeładowujące takie przesyłki z wagonów wąsko lub szeroko-torowych do wagonów normalnego toru powinny przy wysyłaniu wagonów z ładunkami według przeznaczenia przykładać na odwrotnej czystej stronie piątej części (odpisu) listu przewozowego nowego wzoru, w miejscu przeznaczonym dla stempli stacyj węzłowych, lub na odwrotnej czystej stronie ceduł przy przesyłkach wojskowych, przesyłkach na okaziciela, przy listach przewozowych dawnego wzoru oraz przy przesyłkach idących z zagranicy z przeznaczeniem do Polski, poczynając od góry, stempel kalendarzowy (datownik), w którym wskazać, oprócz daty, również godzinę wysłania wagonu i nr pociągu; minuty do 30 włącznie należy odrzucać, a minuty powyżej 30 zaokrąglać do całej następnej godziny. Jeżeli w datowniku nie ma wszystkich wyszczególnionych wyżej danych, to brakujące dane należy dopisywać odręcznie.

2) Stacje formujące wagony zbiorowe: bezpośrednie, odcinkowe, i przeładunkowe, jak również stacje, przyjmujące takie wagony od kolei zagranicznych i prywatnych lub przeładowujące je na tor normalny z toru wąskiego lub szerokiego, przykładają powyższe stemple (datowniki) nie na odpisach listów przewozowych lub cedułach każdej poszczególnej przesyłki załadowanej do danego wagonu zbiorowego, a w rubryce „uwagi" lub na odwrotnej czystej stronie wykazu ładunkowego w zależności od tego, gdzie będzie wolne miejsce.

3) Takie same stemple przykładają na odwrotnej czystej stronie odpisów listów przewozowych lub ceduł albo na wykazach ładunkowych (o dacie i godzinie przybycia i odejścia wagonów oraz nr pociągu) stacje rozrządowe, węzłowe i zdawcze z jednej Dyrekcji na drugą, leżące na drodze biegu wagonu, które wyznaczy w tym celu każda Dyrekcja we własnym okręgu.

Jeżeli wagon zostanie zatrzymany powyżej terminów wskazanych dalej w punkcie 7, to należy przy stemplu o czasie odejścia wagonu wskazać w skrócie przyczynę przetrzymania, np. „brak pociągu", „święto", „zestawienie poc. dalekobieżnych" itp.

Stacje, na których wagon zostanie zatrzymany z przyczyn technicznych lub handlowych, np. uszkodzenie wagonu, zagrzanie się osi, okradzenie itp., również stemplują odpis listu przewozowego lub cedułę albo wykaz w sposób powyższy ze wskazaniem krótko przyczyny zatrzymania.

4) Na wagony z przesyłkami, nadanymi na stacjach PKP. lub Wolnego Miasta Gdańska z przeznaczeniem zagranicę za bezpośrednimi listami przewozowymi oraz na wagony z przesyłkami, przechodzącymi przez Polskę tranzytem, stacje nadawcze lub przyjmujące przesyłki tranzytowe od kolei zagranicznych, nie stemplują odpisów listów przewozowych lub ceduł, albo wykazów ładunkowych, lecz sporządzają na każdy wagon ładowny wykaz przebiegu wagonu seria R nr 37 (mały na krótkie odległości i duży na długie odległości), który przesyłają przy dowodach przewozowych do stacji granicznej polskiej, zdającej daną przesyłkę czy wagon na sąsiednią kolej zagraniczną.

Na tym wykazie, zamiast na odpisach listów przewozowych lub na cedułach, stacje wskazane wyżej w p. 3 przykładają stemple o dacie i godzinie przybycia i odejścia wagonu oraz o nr pociągu.

5) Nie należy stemplować w sposób wskazany wyżej dowodów przewozowych na zwarte pociągi z węglem eksportowym do Gdyni i Gdańska, jak również nie należy sporządzać wykazów serii R nr 37 na zwarte pociągi z węglem wysyłanym z kopalń zagranicę drogą lądową i na zwarte pociągi w tranzycie uprzywilejowanym z Niemiec do Prus Wschodnich i odwrotnie.

6)W razie wyłączenia w drodze wagonu ze zwartego pociągu z węglem eksportowym do Gdyni i Gdańska lub zagranicę, stacja, na której wagon został wyłączony, powinna sporządzić zgłoszenie nieprawidłowości, stosownie do postanowienia p. 3 § 28 Przepisów nr H 2, a sta-

cje węzłowe, rozrządowe i zdawcze, przez które następnie wagon będzie przechodził, powinny na odwrotnej czystej stronie zgłoszenia wyciskać datownikiem datę przejścia i wysłania tak, jak na odpisie listu przewozowego lub cedule.

7) Stemplowanie odpisów listów przewozowych, ceduł, wykazów ładunkowych i wykazów serii R nr 37 powinno być uskuteczniane w biurze dyżurnego ruchu przez upoważnionego do tego pracownika, a gdzie takiego pracownika nie ma — przez dyżurnego ruchu.

Stemple należy wyciskać wyraźnie i czytelnie, przy czym stempel o dacie wysłania wagonu z danej stacji należy bezwarunkowo umieszczać pod lub obok stempla o przybyciu wagonu na tę stację w zależności od wolnego miejsca. Jeżeli wagon odchodzi ze stacji węzłowej, rozrządowej lub zdawczej tego samego dnia, w którym przybył, to zamiast wyciskania nowego stempla odejścia, można w razie braku miejsca, wpisywać odręcznie tuż pod stemplem przybycia godzinę i nr pociągu odejścia wagonu z danej stacji.

8) Jeżeli pociąg przechodzi przez stację rozrządową lub zdawczą w zwartym składzie i ma postój tylko dla potrzeb technicznych, nie przekraczający 3 godzin, to nie należy również stemplować odpisów listów przewozowych, ceduł lub wykazów na wagony, wchodzące do składu tego pociągu.

9) Na podstawie danych powyższych stempli na odpisach listów przewozowych, cedułach, wykazach ładunkowych lub wykazach serii R nr 37 o czasie przybycia i odejścia przesyłek, następujące stacje będą kontrolowały bieg wagonów ładownych:

a) **stacje przeznaczenia** przesyłek wagonowych lub wagonów zbiorowych bezpośrednich na P. K. P. oraz na obszarze W. M. Gdańska;

b) **stacje końcowe odcinka przeznaczenia** wagonu zbiorowego odcinkowego;

c) **stacje sortownicze,** które powinny przerobić zbiorowy wagon przeładunkowy;

d) **stacje graniczne PKP.,** zdające wagony lub przesyłki wywozowe i tranzytowe na sąsiednią kolej zagraniczną;

e) **stacje zdawcze PKP.,** zdające wagony lub przesyłki na koleje prywatne;

f) **stacje przeładunkowe,** które przeładowują przesyłki z wagonów normalnotorowych do wagonów wąsko — lub szeroko-torowych.

10) Jeżeli stacje, wymienione wyżej w p. 9) stwierdzą, że przesyłka wagonowa lub wagon zbiorowy zostały zatrzymane na jednej lub więcej stacjach, o których mowa w p. p. 1) i 3), **powyżej 8 godzin** na każdej, a przesyłki pośpieszne, ulegające prędkiemu zepsuciu, z ubezpieczonym terminem dostawy, żywy inwentarz, ptactwo i ryby żywe — **powyżej 4 godzin,** to sporządzają o tym doniesienie na druku serii R nr 38 ze wskazaniem przyczyn zatrzymania, jeżeli je można ustalić na podstawie stempli i adnotacyj na odpisach listów przewozowych, na cedułach lub wykazach.

11) Jeżeli zatrzymanie na stacji wagonu z przesyłkami zwyczajnymi powyżej ośmiu godzin nastąpiło wskutek tego, że na danym odcinku kursuje tylko jedna albo dwie pary pociągów towarowych lub mieszanych na dobę, lub że wagony zatrzymano dla zestawienia pociągu dalekobieżnego, to zatrzymanie takie należy zapisywać do doniesień seria R nr 38 tylko wtedy, jeżeli ono przekroczy 12 godzin. Tym nie mniej, przyczyny, które spowodowały powyższe zatrzymanie, powinny być wskazywane przez stacje zatrzymania na odpisach listów przewozowych, na cedułach, wykazach serii R nr 37 lub wykazach ładunkowych.

Dyrekcje zakomunikują sobie wzajemnie odcinki, na których zachodzą powyższe warunki.

12) Nie należy sporządzać doniesień o przetrzymaniu ładownych wagonów, spowodowanym wyłącznie świąteczną przerwą ruchu towarowego, z wyjątkiem: 1) wagonów z przesyłkami, wyszczególnionymi w p. 3) od litery a) do litery g) włącznie rozporządzenia Ministra Komunikacji z 14/VI 1933 r. nr R. T. II.50/86, ogłoszonego w Dz. Urz. Min. Kom. nr 11 z 8/VII. 1933 r., które muszą być przewożone i w święta; 2) wagonów z innymi przesyłkami, jeżeli czas ich zatrzymania wskutek przerwy niedzielnej przekracza na danej stacji 30 godzin, a w święta Bożego Narodzenia i Wielkiej Nocy o 6 godzin więcej, niż zarządzone w te święta ograniczenie ruchu towarowego.

13) Doniesienia serii R nr 38 powinny być sporządzane w 1 egzemplarzu **oddzielnie dla każdej DOKP., w której okręgu znajdują się stacje przetrzymania wagonów,** na jednym druku o wszystkich wagonach, przybyłych na daną stację kontrolującą w ciągu ubiegłej dekady miesiąca. Następnego dnia po upływie dekady sprawozdawczej stacje kontrolne przedstawiają doniesienia do Działu Przewozów Towarowych własnej DOKP. Stacje graniczne nie sporządzają doniesień o przetrzymaniu wagonów z przesyłkami tranzytowymi i wywozowymi a zamiast tego przedstawiają do Działu Przewozów Towarowych odłączone od dowodów przewozowych wykazy serii R nr 37. Doniesienia sporządzają pracownicy, wymienieni w p. 7) w ustępie pierwszym, a na stacjach wyłącznie handlowych — ekspedycje towarowe. DOKP. mogą w zależności od warunków miejscowych, poruczyć sporządzanie doniesień innym odpowiednim pracownikom.

14) Dział Przewozów Towarowych na podstawie otrzymanych ze stacyj kontrolnych doniesień serii R nr 38 lub wykazów serii R nr 37 przeprowadza dochodzenia o przyczynach nieusprawiedliwionych przetrzymań wagonów na stacjach własnego okręgu i przedsiębierze odpowiednie środki zaradcze, a doniesienia

o przetrzymaniu wagonów na stacjach innych okręgów przesyła po sprawdzeniu właściwym DOKP.

15) Wszystkie DOKP. przedstawiają Min. Kom. (Wydział IV/3) sprawozdania kwartalne według załączonego wzoru nr 1 o rezultatach kontroli, przeprowadzonej w sposób powyższy i o wydanych zarządzeniach. Sprawozdania te należy przedstawiać najpóźniej ostatniego dnia miesiąca następującego po kwartale sprawozdawczym i zawarte w nich dane mają dotyczyć tylko wagonów przetrzymanych w okręgu dyrekcji sprawozdawczej. Znaczniejsze przetrzymania wagonów, wykazane w odpowiednich rubrykach sprawozdania cyfrowo, należy wyjaśniać w rubryce „Uwagi i wyjaśnienia do poprzednich rubryk", a przy braku w niej miejsca — w oddzielnych pismach.

Oprócz sprawozdań kwartalnych dyrekcje będą przedstawiały do Wydziału IV/3 Min. Kom. dekadowe sprawozdania według załączonych wzorow nr 2 i 3 o wszystkich przesyłkach kierowanych tranzytem przez Polskę z Czechosłowacji i Rumunii do portów polskich i w kierunku odwrotnym. Sprawozdania te należy przedstawiać nie później, niż 5 dnia po dekadzie sprawozdawczej.

16) Niezależnie od powyższej kontroli na podstawie dowodów przewozowych, należy prowadzić, jak dotąd, czynną kontrolę postoju na stacjach wagonów ładownych przez kontrolerów Wydziału Ruchu i Wydziału Handlowo-Taryfowego, kierowników biur wagonowych, a gdzie takich kierowników nie ma — przez dyżurnych ruchu lub innych pracowników, wyznaczonych przez zawiadowców stacyj.

Pracownicy ci powinni czuwać, ażeby wagony nadane na danej stacji, lub przechodzące ładowne nie były zatrzymywane powyżej terminów, wskazanych w p. 10, prowadzić książkę kontrolną, do której powinni zapisywać wszystkie zatrzymane na danej stacji ponad terminy, ustalone dla niej na przejście z pociągu na pociąg odpowiedniego kierunku, — interweniować u dyżurnego ruchu, a w razie potrzeby u zawiadowcy stacji celem niezwłocznego wysłania według przeznaczenia przetrzymanych wagonów; odnotowywać na odpisach listów przewozowych albo na cedułach przewozowych lub na wykazach ładunkowych za pomocą odpowiedniego stempla o przeprowadzonej przez siebie kontroli, oraz donosić dyżurnemu ruchu lub zawiadowcy stacji o stwierdzonej przez siebie winie pracowników stacji przetrzymania wagonu, celem pociągnięcia ich do odpowiedzialności służbowej.

Kontrolę dowodów przewozowych na wysyłane ze stacyj lub przechodzące wagony oraz kontrolę wagonów, zapisanych do powyższej książki, należy przeprowadzać dwa razy dziennie — rano i wieczorem — możliwie w godz. 8 i 20.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą zarządzenia Min. Kom. w powyższej sprawie. nr R. T II.50/7 z dnia 16/I. 1933 r., nr R. T. II.50/77 z dnia 21/III. 1933 r., nr R. T. II.50/43 z dnia 2/V. 1933 r., nr R. T. II.50/324 z dnia 2/I. 1934 r., nr R. T. II.50/102 z dnia 23/III. 1934 r., nr R. T. II.50/107 z dnia 29/III. 1934 r. i nr R. T. II.50/160 z dnia 14/VI. 1934 r. i nr R. T. VI.173/54 z dnia 22.XI. 1934 r.

Nr R.T.II.50/75.

Załącznik nr 1 do Zarządzenia *Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 października 1936 r. nr R. T. II. 50 75*

S P R A W O Z D A N I E

o wynikach kontroli biegu wagonów ładownych w D. O. K. P. ....

za kwartał .... **1936 r.**

Ogólna ilość wagonów przetrzymanych ponad czas dozwolony	PRZYCZYNY PRZETRZYMANIA WAGONÓW																			
	Z powodu wyłączenia z pociągów dla naprawy				Z powodu wyłączenia z pociągów dla przeładowania lub poprawienia naładunku				Z powodu oczekiwania na planowe pociągi				Z braku miejsca w pociągach				Z powodu ograniczenia ruchu towarowego w święta			
	Ilość wagonów	Czas postoju			Ilość wagonów	Czas postoju			Ilość wagonów	Czas postoju			Ilość wagonów	Czas postoju			Ilość wagonów	Czas postoju		
		min.	max.	przeciętnie		min.	max.	przeciętnie		min.	max.	przeciętnie		min.	max.	przeciętnie		min.	max.	przeciętnie

PRZYCZYNY PRZETRZYMANIA WAGONÓW																				Uwagi i wyjaśnienia do poprzednich rubryk
Z powodu zmiany obciążenia pociągów				Z powodu ważenia wagonów				Z winy pracowników stacyjnych lub innych				Z powodu oczekiwania na załatwienie formalności celnych				Z innych przyczyn				
Ilość wagonów	Czas postoju			Ilość wagonów	Czas postoju			Ilość wagonów	Czas postoju			Ilość wagonów	Czas postoju			Ilość wagonów	Czas postoju			
	min.	max.	przeciętnie		min.	max.	przeciętnie		min.	max.	przeciętnie		min.	max.	przeciętnie		min.	max.	przeciętnie	

Załącznik nr 2 do zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 października 1936 r. nr R. T. II. 50/75.

Stacja		Kraj przeznaczenia	Rodzaj towaru	Numer		Dzień nadania	Dzień odejścia ze stacji			Dzień odejścia z Zajączkowa Tczewskiego			Dzień przybycia na stację pograniczną			Dzień odejścia na kolej zagraniczną			Przetrzymano w stosunku do wyznaczonego trwania przewozu
nadania portowa	graniczna PKP			Przesyłki	Wagonu		Data	Nr pociągu	Godzina odejścia	Data	Nr pociągu	Godzina	Data	Nr pociągu	Godzina	Data	Nr pociągu	Godzina	godzin

Załącznik nr 3 do zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 października 1936 r nr R. T. II. 50/75.

Stacja		Stacja portowa P.K.P.	Rodzaj towaru	Numer		Dzień przybycia na st. graniczną P. K. P.			Dzień odejścia ze st. granicznej P. K. P.			Dzień nadejścia do Zajączkowa Tczewskiego			Dzień przybycia do stacji portowej P. K. P.			Przetrzymano w stosunku do wyznaczonego trwania przewozu
nadania kolei zagranicznej	graniczna PKP			Przesyłki	Wagonu	Data	Nr pociągu	Godzina	Data	Nr pociągu	Godzina	Data	Nr pociągu	Godzina	Data	Nr pociągu	Godzina	Godzina

21.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 października 1936 r. w sprawie zawierania umów bocznicowych.

Rozporządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 maja 1932 r. Nr R. T. III.85/114 w sprawie zawierania umów bocznicowych odwołuje się, natomiast podaje się niżej przepisy, jakie dyrekcje powinny stosować przy zawieraniu umów bocznicowych.

1. Umowy należy sporządzać stosownie do rozporządzenia z dnia 22.IV. 1932 r. nr R. T. III.85/92 ogłoszonego w Dz. Urz. M. K. za nr 11 z dnia 17/V. 1932 r. Jeżeli na istniejące bocznice dotychczas nie zostały zawarte umowy według wzoru tego rozporządzenia, należy to zrobić w możliwie przyśpieszonym tempie, o ile zaś są ku temu jakie przeszkody donieść Ministerstwu.

2. Poszczególne umowy bocznicowe dyrekcje powinny sporządzać pismem maszynowym, włączając do niej ze wzoru umowy tylko te ustępy i odmiany, które mają zastosowanie w danej umowie. „Ogólne warunki utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych" dołącza się do umów drukowane.

3. Umowę bocznicową zawiera ta dyrekcja, w której okręgu leży dana bocznica. Jeżeli ruch na bocznicy prowadzi inna dyrekcja, niż ta, która ma zawrzeć umowę, to powinno nastąpić wzajemne porozumienie obu tych dyrekcji co do warunków umowy.

Jeśli dyrekcja ma zawierać umowę bocznicową w imieniu kolei prywatnej, będącej pod zarządem przedsiębiorstwa P. K. P. to należy, o ile zachodzi potrzeba umowę taką uzgodnić z Towarzystwem danej prywatnej kolei i w umowie powołać się na to uzgodnienie.

4. W przypadkach gdy:

a) mają być dopuszczone dodatkowe warunki lub odstępstwa od warunków ogólnych i

b) posiadacz bocznicy na skutek specjalnych warunków obsługiwania bocznicy (§ 5 umowy) oraz na skutek szczególnych zobowiązań (§ 12 umowy) obowiązany będzie uiszczać dodatkowe opłaty należy uprzednio uzyskać pozwolenie Ministerstwa Komunikacji. Do uzyskania tego dostatecznym jest przedstawić tylko treść dodatkowych warunków oraz odstępstw, umieszczoną w §§ 5 i 12 umowy, z wyszczególnieniem wysokości dodatkowych opłat i sposobu ich uiszczania.

5. Projekty umów na bocznice, odgałęziające się od stacyj granicznych lub od szlaków położonych pomiędzy stacją graniczną a granicą Państwa, dyrekcje powinny przesyłać do aprobaty Ministerstwu w dwóch egzemplarzach, z których jeden zwraca się dyrekcji, drugi zaś pozostaje w Ministerstwie.

6. Umowy bocznicowe należy sporządzać w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach na trwałym papierze. Jeden egzemplarz pozostaje w Dyrekcji, drugi zaś wydaje się posiadaczowi bocznicy za potwierdzeniem odbioru.

Do obydwu egzemplarzy tych umów powinny być dołączone „Ogólne warunki" oraz plany sytuacyjne bocznicy, sporządzone na kalce płócienej. Na planie tym, który sporządza Wydział Drogowy należy oznaczyć: granice gruntów kolejowych, granice gruntów niekolejowych, zajętych na bocznicę ze wskazaniem właścicieli tych gruntów, kilometr osi stacji obsługującej, numer toru stacyjnego, od którego odgałęzia się bocznica, oraz numery torów bocznicowych, numery zwrotnic na pomienionych torach, tory zdawcze i odbiorcze na bocznicy, punkt do którego będą podstawiane wagony, punkt poza który posiadaczowi nie wolno przetaczać wagonów, urządzenia zabezpieczające ruch (zamki zwrotnicowe, wykolejnice, sygnały itp.) i inne urządzenia i budowle (obrotnice, rampy, urządzenia do ładowania, parkany itd.). Na planie również powinna być wskazana największa ilość wagonów, którą można pomieścić na bocznicy i odległość od zwrotnicy odgałęziającej do punktów zdawczych i odbiorczych.

Poza tym na planie należy wyszczególnić:

a) ogólną długość torów bocznicy (do § 1 umowy).

b) długość części bocznicy położonej poza gruntem kolejowym (do p. 2 § 9 umowy).

c) długość bocznicy na terenie kolejowym po potrąceniu długości rozjazdów (do p. 3 § 9).

d) ilość i numerację rozjazdów, należących do kolei.

e) powierzchnię gruntu kolejowego, zajętego na bocznicę (do § 2 i p. 1 § 9 umowy).

f) powierzchnię gruntu kolejowego, zajętego na budowle i urządzenia (do § 2 umowy).

g) kilometry osi stacyj obsługujących dla bocznic na szlaku.

Plan winien być wykonany w odpowiedniej skali (w zależności od długości bocznicy) i złożony w formacie arkusza papieru. W prawym dolnym rogu należy zrobić nadpisy:

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych	Posiadacz bocznicy
w.	. . . .
dn.	. . . .

Napisy te należy tak umieszczać, by pod nimi było dostateczne miejsce na podpis dyrektora kolei i pieczęć, oraz na pieczątkę firmową i na podpisy pełnomocników firmy. Poza podpisami dyrektora kolei i posiadacza bocznicy żadnych podpisów umieszczać nie należy.

Do planu należy dołączyć odpis rewersu na wynajęte materiały żelazne nawierzchni oraz wykaz danych niezbędnych do zawarcia umowy (§§ 8 i 9 umowy) mianowicie:

a) odległość służącą za podstawę do obliczania opłat za podstawianie i zabiera-

nie wagonów (do odmian A i B § 8 umowy).

b) ilość rozjazdów ze wskazaniem rodzaju ich podrozjezdnic, utrzymywanych przez kolej na koszt posiadacza bocznicy (do p. 4 § 9).

c) ilość rozjazdów jak wyżej, smarowanych przez kolej na koszt posiadacza bocznicy (do p. 5 § 9).

d) ilość latarń zwrotnicowych i sygnałowych, oświetlanych przez kolej na koszt posiadacza bocznicy (do p. 6 § 9).

e) ilość odgałęzień, obsługiwanych przez kolej na koszt posiadacza bocznicy (do p. 7 § 9).

f) kategoria urządzeń zabezpieczających ruch (do p. 8 § 9 umowy).

g) koszt budowy, jeżeli bocznica stanowi własność kolei (do p. 10 § 9).

Odpis rewersu oraz wykaz danych należy przechowywać w aktach danej bocznicy.

7. Podpisy posiadacza bocznicy na umowie bocznicowej, na ogólnych warunkach i na szkicowym planie sytuacyjnym, o ile nie jest on osobiście znany organom dyrekcji, powinny być poświadczone sądownie lub notarialnie. Co do podpisywania umow bocznicowych i załączników do nich przez osoby prawne miarodajne są odnośne przepisy ustawowe i statutowe. Od przedsiębiorstw i monopoli państwowych wyciągów z rejestru handlowego, poświadczonego przez Sąd Okręgowy żądać nie należy; umowy bocznicowe z tymi przedsiębiorstwami i urzędami powinny być podpisane przez upoważnionego przedstawiciela odnośnej instytucji i zaopatrzone pieczęcią urzędową tejże.

Podpisanie umowy bocznicowej i załączników do niej przez dyrekcję następuje przez podpis Dyrektora Kolei Państwowych lub przez podpis jego zastępcy i przez przyłożenie pieczęci z godłem Państwa.

8. Z przedsiębiorstwami państwowymi i z władzami państwowymi, z wyjątkiem władz wojskowych, należy zawierać umowy bocznicowe na zasadach ogólnych z zastrzeżeniem, że § 11 umowy bocznicowej i § 24 ogólnych warunków nie mają zastosowania oraz że spory, które w myśl § 25 ogólnych warunków rozstrzyga sąd, będą rozstrzygane w drodze administracyjnej.

9. Zasadniczo bocznice mogą być uruchomione po zawarciu umowy z jej posiadaczem. W przypadkach jednak, gdy posiadaczowi bocznicy zależy na szybszym uruchomieniu bocznicy, z uwagi że leży to również w interesach kolei, podstawienie wagonów na bocznicę może być dopuszczone i przed zawarciem umowy bocznicowej z warunkiem podpisania przez posiadacza bocznicy oświadczenia według ustalonego wzoru (załącznik nr 1).

Po podpisaniu przez posiadacza bocznicy oświadczenia, opłaconego odpowiednim stemplem i wpłaceniu do kasy kolejowej zaliczki bocznica może być uruchomiona. Zaliczka powinna się równać kaucji wraz z kwartalną ratą opłat przewidzianych w § 9 umowy, obliczonych prowizorycznie z pewną nadwyżką. Podpisane oświadczenie należy dołączyć do akt, zaś przy zawieraniu umowy w § 5 należy nadmienić: „wobec tego że bocznica była uruchomiona od dnia . . . . wszystkie opłaty, wymienione w § 9 umowy oraz wszystkie należności przewidziane Ogólnymi warunkami będą liczone od tej daty, zaś czynsz za najem gruntu od dnia. . . . . . i nawierzchni od dnia. . . . .".

Po upływie przewidzianego dwu-miesięcznego terminu, o ile umowa nie będzie zawarta, należy wstrzymać podstawianie wagonów.

10. Odpis każdej umowy bocznicowej należy przesłać do Wydziału Drogowego i Biur Finansowego i Kontroli Dochodów oraz do Oddziałów Ruchowo-Handlowego i Drogowego (względnie do Zarządu odpowiedniej kolei wąskotorowej), jak również do stacyj obsługujących bocznicę; jeżeli umowa dotyczy bocznicy wąskotorowej i jest sporządzona przez Wydział Kolei Wąskotorowych do Biur Finansowego i Kontroli Dochodów, do zarządu odpowiedniej kolei i do stacyj obsługujących bocznicę.

11. Dyrekcje mają obowiązek prowadzić bieżąco rejestr bocznic prywatnych i odnośnych umów według ustalonego wzoru. Rejestr prowadzi się oddzielnie dla bocznic normalnotorowych i oddzielnie dla bocznic wąskotorowych. Rejestry bocznic powinny być sporządzane według alfabetycznego spisu stacyj.

Bocznic przeznaczonych dla potrzeb wojska w rejestrze się nie umieszcza.

Odpisy rejestru, zamknięte według stanu z dnia 31 grudnia należy przesyłać do Ministerstwa Komunikacji (Departament IV).

12. Za wagony, które przychodzą dla bocznicy na wspólną stację ją obsługującą liniami krajowych kolei prywatnych, nie będących pod zarządem przedsiębiorstwa P. K. P. lub z niej odchodzą tymi liniami, opłaty bocznicowe za podstawianie i zabieranie wagonów należy obliczać według postanowień § 18 ogólnych warunków (komunikacja loco).

13. Opłaty bocznicowe za podstawianie i zabieranie takich wagonów, które przychodzą na stację obsługującą bocznicę lub z niej odchodzą liniami kolei zagranicznych, należy ustalić dla każdego poszczególnego przypadku osobno, mając na uwadze stosunki i warunki odnośnej stacji granicznej. Wysokość tych opłat podlega zatwierdzeniu przez Ministerstwo Komunikacji.

14. Opłata za grupowanie wagonów (p. 8 § 16 Og. war.) i opłata za pracę parowozu (p. p. 10, 11 i 12 § 16 Og. war.) wynosi 5 zł 65 gr za każde, chociażby rozpoczęte 15 minut pracy parowozu normalnotorowego i 4 zł — wąskotorowego.

15. Kaucję, przewidzianą § 11 umowy bocznicowej i § 24 Ogólnych warunków, należy ustalić w zaokrąglonej sumie, która w zasadzie powinna odpowiadać 1/4 kwoty, którą posiadacz bocznicy przypuszczalnie będzie opłacał kolei rocznie z tytułu zobowiązań swoich. wynikających z umowy bocznicowej.

16. Przewidziane w § 27 Ogólnych warunków koszta sporządzenia umowy bocznicowej wynoszą ryczałtowo 15 zł, umowy dodatkowej — 10 zł, koszta sporządzenia planów — 15 zł.

17. W okręgu Dyrekcji Katowickiej do czasu wygaśnięcia przepisów prawa niemieckiego, nie należy pobierać od posiadaczy bocznic przewidzianej § 3 Ogólnych warunków opłaty za nadzór nad stanem technicznym bocznicy i w związku z tym przy zawieraniu umów bocznicowych w tym okręgu należy w umowach zamieszczać odpowiednie omówienie.

18. Ponieważ rozwój bocznic leży w istotnym interesie przedsiębiorstwa P. K. P., przeto Dyrekcje mają obowiązek starać się, aby przez życzliwe traktowanie interesantów oraz możliwie szybkie zawieranie umów bocznicowych rozwój ten najskuteczniej popierać.

Nr R. T. X. 260/45.

Załącznik Nr 1. do nr R. T. X. 260 45.

O Ś W I A D C Z E N I E.

Niniejszym oświadcza m/my, że w razie uruchomienia bocznicy kolejowej przy stacji .... / na szlaku .... prowadzącej (do) .... do czasu zawarcia formalnej umowy bocznicowej, nie dłużej jednak jak na przeciąg dwóch miesięcy uzna ję/jemy za obowiązujące dla siebie „Ogólne warunki utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych" ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji z dn. 17 maja 1932 roku nr 11. Niniejszym uzna ję/jemy, że Dyrekcja Kolei Państwowych w .... ma prawo w każdym czasie według swego uznania wstrzymać ruch na bocznicy, oraz oświadcza m/my, że żadnych pretensji z tego tytułu do kolei rościć nie będę/będziemy. Na poczet kaucji przewidzianej przy zawieraniu umowy bocznicowej oraz opłat należnych kolei za świadczenia bocznicowe obowiązu ję/jemy się wpłacić do Kasy kol. kwotę, która będzie nam przez Dyrekcję wskazana. Zaliczka ta będzie uwzględniona przy zawieraniu umowy bocznicowej. Opłaty przy podstawianiu i zabieraniu wagonów, przewidziane w § 16 „Ogólnych warunków" bę dę/dziemy uiszczać za odległość .... km. / czas pracy parowozu.

.... dn. .... roku.
(miejscowość)

Podpis.

22.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 listopada 1934 r. w sprawie uzupełnienia Instrukcji nr R 25.

W związku z dokonanym uzupełnieniem § 70 Przepisów ruchu na kolejach znaczenia ogólnego nr R 1 (rozporządzenie Ministra Komunikacji nr R. O. II. 50/60 z dn. 27.III. 1934 r.), należy wprowadzić w Instrukcji dla drużyn konduktorskich (nr R. 25) następujące uzupełnienia

Na str. 102 dodać w § 37 dwa nowe ustępy:

„(6) Końcowy konduktor zatrzymanego pociągu powinien natychmiast zająć takie stanowisko, żeby mógł obserwować szlak wstecz pociągu i gdyby się z tego kierunku zbliżał inny pociąg, to konduktor ten obowiązany jest biec naprzeciw i dawać sygnał „Stój". Za niewykonanie tego zabezpieczenia pociągu ponosi odpowiedzialność niezależnie od końcowego konduktora również i kierownik pociągu".

„(7) Jeżeli pociąg został zatrzymany na szlaku, nie przed semaforem, ustawionym na „Stój", lecz z innego jakiegokolwiek powodu i nie został jeszcze osłonięty sygnałami, to na linii jednotorowej pierwszy i końcowy konduktorzy, a na linii dwutorowej końcowy konduktor, obowiązani są pilnie obserwować szlak i gdyby zbliżał się jaki inny pociąg, obowiązani są biec naprzeciw i dawać sygnał „Stój". Kierownik pociągu ponosi odpowiedzialność za niewykonanie tego zabezpieczenia pociągu narówni z wymienionymi konduktorami".

Nr R. O. II. 50/115.

23.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 maja 1930 r. w sprawie przedkładania wykazów miesięcznych o ilości żądanych i faktycznie załadowanych wagonów specjalnych.

Do

wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

W powołaniu się na zarządzenie ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji nr 10 z dnia 17 kwietnia 1930 r. pozycja 80, ogłasza się jako załącznik wzór wykazu ilości żądanych i faktycznie załadowanych wagonów specjalnych.

Wykaz ten, według zawartych w nim rubryk, powinien zawierać ilości zamówionych w danym miesięcu wagonów specjalnych poszczególnych serii i ilości faktycznie załadowanych, względnie w razie braku specjalnych wagonów ilości zastępczo dostarczonych i załadowanych wagonów zwykłych towarowych. W razie braku zamówień na wagony specjalne poszczególnych serji należy wolne rubryki w wykazie wypełniać kreską poziomą.

Poleca się wykazy te, ściśle według wzoru wypełniać dokładnymi danymi i przedstawiać do Ministerstwa Komunikacji za każdy ubiegły miesiąc w terminie do dnia 10-go każdego następnego miesiąca.

Nr IV/4/3883/30.

Załącznik do zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 maja 1930 r. nr IV/4/3883/30.

Ministerstwo Komunikacji
Departament Ruchu kolejowego, Wydział Towarowy w Warszawie.

W Y K A Z

ilości żądanych (zapotrzebowanych) i faktycznie załadowanych wagonów specjalnych w miesiącu .... 193..... r.,
stosownie do zarządzenia M.K. IV/4/3883/14 z dn. 10/V — 1930 r.

1	Wagony specjalne serii	Sl	Slm	Slb	Slr	Sp	Sm	So	Stb	Stn	Sn Sns Snm	Sngm	Sg	Skg	Smw Sdw	Sk	Sd	Kk	Kds	Kp	Pmł Pmkł	Pdł Pdkł	PPg	Uwagi
2	Żądano wagonów specjalnych																							
3	Załadowano wagonów specjalnych																							
4	Załadowano zastępczo wagonów zwykłych towarow.																							

.... dn. .... 193..... r.

UWAGA: Jeżeli nie pokryto zapotrzebowania w całości t. j. jeżeli suma liczb w rubrykach 3 i 4 jest mniejszą od liczby w rubryce 2, należy to wyjaśnić w rubryce „uwagi".

24.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 marca 1930 r. w sprawie przestrzegania postanowień rozporządzenia Ministrów Kolei i Przemysłu i Handlu z 19 listopada 1925 r. ogłoszonego w Dz. U. R. P. nr 121 z 1925 r. poz. 870.

Wobec powtarzających się w ostatnim czasie powikłań w komunikacji pocztowej, wynikających częściowo z winy pracowników kolejowych należy przypomnieć właściwemu personelowi niżej przytoczone postanowienia § 5 rozporządzenia Ministrów Kolei i Przemysłu i Handlu z 19 listopada 1925 r. (Dz. U. R. P. nr 121 z 1925 r. poz. 870) i polecić ścisłe przestrzeganie tych postanowień:

§ 5. Obciążenie wagonu pocztowego winno być możliwie równomierne i nie przekraczać dopuszczonej nośności. Powołane organy kolejowe są uprawnione w razie spostrzeżenia nadmiernego lub niewłaściwego obciążenia wagonu żądać, aby usunięto nadmiar ładunku lub wadliwość w jego rozłożeniu. Personel wagonu pocztowego, niezależnie od obowiązku personelu kolejowego, winien o spostrzeżonym w czasie drogi uszkodzeniu wagonu pocztowego, które może zagrażać bezpieczeństwu ruchu, zawiadomić niezwłocznie we właściwy sposób powołane organa kolejowe.

O konieczności wyłączenia z pociągu wagonu pocztowego lub kolejowego z przedziałem pocztowym z powodu niezdatności do ruchu, winny organy kolejowe niezwłocznie powiadomić personel wagonu lub przedziału pocztowego i porozumieć się z nim co do przeładowania i dalszego wysłania poczty.

Jeżeli przeładowanie całej poczty do innego wagonu w tym samym pociągu jest niemożliwe, należy w każdym razie pocztę listową i gazety wysłać tym samym pociągiem w oddzielnym przedziale wagonu pasażerskiego lub w wagonie bagażowym pod konwojem funkcjonariusza pocztowego lub konduktora kolejowego.

O wyłączeniu z pociągu wagonu lub przedziału pocztowego i przeładowaniu poczty listowej do wagonu pasażerskiego lub bagażowego w tymże pociągu właściwy urząd stacyjny zawiadamia telegraficznie następne stacje, celem poinformowania urzędów pocztowych lub ich posłańców obecnych na stacji. W razie umieszczenia poczty w przedziale wagonu pasażerskiego, należy ponadto określić jego miejsce w pociągu.

Urzędy stacyjne są obowiązane pocztę pozostałą wskutek wycofania wagonu pocztowego oraz personel tego wagonu wysłać dalej najbliższym właściwym pociągiem. Wycofany wagon pocztowy winien być możliwie jaknajprędzej naprawiony i odesłany bezpłatnie do stacji przeznaczenia, a próżny do stacji macierzystej.

W razie powstania w ruchu kolejowym przerwy, która nie pozwala na dalsze wysłanie wagonu pocztowego, powinny być przynajmniej poczta listowa i gazety wysłane dalej najbliższym pociągiem.

Szczegółowe przepisy o postępowaniu z ładunkiem pocztowym w wypadkach wycofania wagonu pocztowego z powodu uszkodzenia lub przerwy w ruchu kolejowym, wyda zarząd pocztowy w porozumieniu z zarządem kolejowym.

Na żądanie personelu pocztowego urzędy stacyjne udzielają bezpłatnej pomocy przy przeładowaniu poczty z powodu wycofania z pociągu wagonu pocztowego. Przeładowanie dokonywa się wspólnie z persnelem pocztowym pod kierownictwem i odpowiedzialnością organów pocztowych.

Nr Dz. IV/2/1603/30.

25.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 lipca 1930 r. w sprawie wymieniania w doniesieniach telegraficznych przyczyn wypadków.

Wobec powtarzającego się w ostatnich czasach wskazywania przez zawiadowców stacyj w telegraficznych doniesieniach o wypadkach takich przyczyn wypadku, do oceny których stacje nie są powołane (słabe podkłady, rozszerzenie toru itp.), M. K. poleca Dyrekcjom zwrócić uwagę zawiadowcom stacyj, że w myśl punktu 5 § 9 „Przepisów o doniesieniach i o przeprowadzaniu dochodzeń w sprawach wypadków i ważniejszych wydarzeń kolejowych" — w doniesieniach telegraficznych można wykazywać przyczynę wypadku tylko wtedy, kiedy jest ona niezbicie stwierdzona i ustalenie jej nie wymaga dalszych badań technicznych.

Ministerstwo Komunikacji zwraca również uwagę, że dochodzenie o wszystkich wypadkach wykolejenia pociągów na szlaku, w myśl załącznika Nr 1-a do przytoczonych powyżej Przepisów powinna przeprowadzać Komisja, która jest obowiązana, w myśl wskazówek §§ 12 i 13 tychże przepisów do ścisłego ustalenia przyczyn wypadku i do rozgraniczenia przyczyny bezpośredniej od przyczyn ubocznych.

Nr IV. 1/5645/30.

26.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 października 1930 r. w sprawie właściwego kwalifikowania najechań pociągów na kamienie itp. przeszkody.

Jak wynika z przedstawianych sprawozdań, poszczególne Dyrekcje Okręgowe często nieodpowiednio kwalifikują najechania pociągów na kamienie itp. przeszkody.

Celem uniknięcia nieporozumień, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia co następuje:

Do kategorii wypadków III.7 należy odnosić, oprócz wypadków najechań pociągów na uporowe kozły, wyłącznie wypadki najechań pociągów, niezależnie od skutków, na kamienie, bryły węgla, deski, bele manufaktury itp. przeszkody, które znalazły się na torze kolejowym przypadkowo, n.p. wskutek wypadnięcia z wagonu, z furmanki na przejeździe itp. przyczyn, a nie zostały świadomie ułożone przez złoczyńców

Natomiast do kategorii ważniejszych wydarzeń V.23 należy kwalifikować najechania pociągów (bez dalszych jednak następstw) na kamienie itp. przeszkody ułożone na torze rozmyślnie, czy to w celach sabotażu, czy też przez swawolę niezdających sobie sprawy ze swych czynów osobników.

Nr IV/1/8387/30.

27.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 listopada 1930 r. w sprawie wydarzeń pożarów lasów lub innych obiektów, znajdujących się w miejscowości graniczącej z terytorium kolejowym.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że wydarzenia pożarów lasów lub innych obiektów, znajdujących się w miejscowości graniczącej z terytorium kolejowym, winny być zaliczane do kategorii ważniejszych wydarzeń V.22 (§ 3 Przepisów nr R 3 stronica 9 wiersze 7 i 8 od dołu), ujętych w adresie siedemdziesiątym.

Nr IV. 1/8031/30.

28.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 listopada 1930 r. w sprawie niekwalifikowania najechań na zwierzęta do wypadków i ważniejszych wydarzeń kolejowych.

Wobec niepotrzebnego nadawania przez poszczególne stacje telegramów wg skróconych adresów liczbowych o najechaniach pociągów na konie, krowy i inne zwierzęta znajdujące się przypadkowo na torze kolejowym, Ministerstwo Komunikacji, celem uniknięcia nieporozumień wyjaśnia co następuje:

Najechania pociągów, drezyn motorowych lub przetaczanego taboru na przepędzane przez przejazdy lub znajdujące się przypadkowo samopas na torze kolejowym konie, krowy i inne zwierzęta — nie podlegają doniesieniu, jak to omyłkowo czynią poszczególne stacje, według skróconych adresów liczbowych pięćdziesiątsześć lub pięćdziesiątsiedem. Natomiast o tego rodzaju najechaniach, jako powstałych wskutek braku należytego nadzoru nad zwierzętami ze strony ich właścicieli lub pastuchów, stacje powinny donosić w drodze pisemnej do Oddziałów Ruchowo - Handlowych. Po przeprowadzeniu dochodzeń przez organa kontrolne, dochodzenia te powinny być przedstawiane do Wydziału Ruchu w terminie najpóźniej 21-dniowym od daty najechania.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji zaznacza, że najechania pociągów, drezyn motorowych lub taboru na zwierzęta, które pociągnęły za sobą wykolejnie się taboru — traktować należy jako przyczynę wykolejenia, samo zaś wykolejenie powinno być kwalifikowane w zależności od okoliczności i skutków.

Nr IV/1/9023/30.

29.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 grudnia 1930 r. w sprawie stosowania skróconego adresu liczbowego siedemdziesiąt cztery.

W odpowiedzi na zapytanie jednej z dyrekcyj jaki należy stosować skrócony adres liczbowy „pięćdziesiąt osiem" czy „siedemdziesiąt cztery" w tych wypadkach najechań pociągów na ludzi poza przejazdami, gdy stacja nie jest w stanie stwierdzić, czy przyczyną wypadku była nieostrożność lub zamiar samobójczy osoby poszkodowanej — Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że adres „siedemdziesiąt cztery" należy stosować wtedy, gdy z pierwotnych zeznań naocznych świadków lub z pozostawionych pism, notatek itp. wynika, że denat rzucił się pod pociąg. W razach wątpliwych, t.j. gdy część świadków stwierdza fakt rzucenia się pod pociąg, inni zaś świadkowie temu przeczą, należy, w celu uniknięcia możliwego nieporozumienia, dodać w końcu telegramu nadanego wg adresu „siedemdziesiąt cztery" słowa „Przyczyną wypadku było przypuszczalnie samobójstwo".

We wszystkich innych wypadkach z ludźmi należy stosować właściwy adres „pięćdziesiąt siedem", „pięćdziesiąt osiem" lub „sześćdziesiąt jeden", zależnie od okoliczności, w których wypadek się wydarzył.

Nr IV./1/9461/30.

30.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 maja 1933 r. w sprawie zawiadamiania o zabiciu lub zranieniu ludzi podczas napadów rabunkowych.

W odpowiedzi na zapytanie jednej z dyrekcji według jakiego skróconego adresu liczbowe-

go należy nadawać telegramy o zabiciu lub zranieniu ludzi podczas napadów rabunkowych, gdy rabunek mienia kolejowego został udaremniony, jednak napad ten pociągnął za sobą ofiary ludzkie — Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia że o tego rodzaju ważniejszych wydarzeniach należy zawiadamiać według skróconego adresu liczbowego **„siedemdziesiąt pięć"**.

Ten sam adres należy również stosować, gdy napad rabunkowy doszedł do skutku i pociągnął za sobą zabicie lub zranienie ludzi czy to z pośród broniących mienia kolejowego, czy też z pośród złoczyńców lub przygodnych świadków napadu rabunkowego.

Nr R. O. V. 210/77.

31.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 marca 1931 r. w sprawie uzgadniania zmian w rozkładzie jazdy.

Ministerstwo Komunikacji stwierdziło przypadek przeprowadzenia przez jedną z dyrekcyj zmian w rozkładzie jazdy pociągów miejscowych na odcinku normalnotorowym we własnym zakresie bez uzgodnienia tego lub uprzedzenia o tym interesowanej dyrekcji sąsiedniej na czas dostateczny do przeprowadzenia przez tę ostatnią odpowiednich zmian w rozkładzie jazdy na stycznym odcinku kolei wąskotorowych. Wskutek tego nieskoordynowanego zarządzenia wynikła strata istniejących połączeń na stycznym punkcie międzydyrekcyjnym.

Ministerstwo Komunikacji przypomina dyrekcjom obowiązek bezwarunkowego uzgadniania projektów zmian w rozkładzie jazdy z interesowanymi dyrekcjami sąsiednimi również i w tym przypadku, kiedy to dotyczy stycznych odcinków kolei wąskotorowych.

Nr IV. 2/1737/31.

32.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 lipca 1934 r. w sprawie dokręcania śrub i dobijania haków rozjazdowych.

W uzupełnieniu ust. 3 § 6 Instrukcji nr R 27, w sprawie dokręcania śrub i dobijania haków na zwrotnicach, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia co następuje:

Dokręcanie śrub, dobijanie haków i oczyszczanie zwrotnic od styku przediglicowego do styku poza krzyżownicą należy do obowiązków zwrotniczego wyłącznie na tych stacjach, gdzie zwrotnice są obsługiwane ręcznie lub gdzie na to mają czas zwrotniczowie z nastawni, co określą dyrekcje dla każdej poszczególnej stacji i polecą wpisać do Regulaminu stacyjnego.

Nr. R. O. II. 50/78.

33.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 marca 1932 r. w sprawie przestrzegania przez DOKP. ustawy z dn. 3 czerwca 1924 r. o poczcie telegrafie i telefonie.

Korespondencja, jaką prowadzi Ministerstwo Poczt i Telegrafów z Ministerstwem Komunikacji, wskazuje na to że Dyrekcje O. K. P. albo nie są dostatecznie zaznajomione z treścią ustawy z dn. 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dziennik Ustaw R. P. Nr 58 z dn. 9 lipca 1924 r.) i przepisami wykonawczymi do niej albo nierozumiejąc intencji ustawy, nie odnoszą się właściwie do potrzeb i życzeń poczty. W szczególności dotyczy to uwzględnienia życzeń przy układaniu rozkładu jazdy, tak co do układu pociągów, kasowania pociągów czasowego lub na stałe, sposobu przewozu poczty itp.

Ministerstwo Komunikacji, zwracając na to uwagę, poleca dyrekcjom ścisłe stosowanie powyższej ustawy.

Nr R. P. II-15/1/32.

34.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 maja 1934 r. w sprawie poprawek w Instrukcji Nr R. 25.

W instrukcji Nr R 25 należy sprostować następujące omyłki druku:

§ 13 ustęp (4) w niektórych egzemplarzach w drugim wierszu od góry słowo „do" zamienić na „od".

§ 15 ustęp (4) w wierszu 6 w nawiasie zamiast § 75 ust. (5) napisać § 48 ustęp (7).

§ 38 ustęp (6) liczbę 700 zamienić na 900.

§ 38 ustęp (9) w pierwszym wierszu na stronie 108 § 50 zamienić na § 34.

Załącznik Nr I ustęp (2) w wierszu 4 § 48 Przepisów Ruchu zamienić na § 30.

Załącznik Nr I ustęp (3) na stronie 112 w wierszu 12 od dołu i na stronie 113 w wierszu 6 od dołu zamiast § 46 napisać § 30.

Załącznik Nr I ustęp (3) na stronie 114 w pierwszym wierszu u góry zamiast § 46 napisać § 30. Na tej samej stronie w wierszu 11 od dołu zamiast § 46 napisać § 30.

Nr R. O. II. 50/67.

35.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1933 r. w sprawie kwalifikowania pod względem statystycznym uszkodzeń mostów, torów itp. obiektów.

Na zapytanie jednej z dyrekcyj, czy należy uważać za wypadek uszkodzenie mostu, toru

itp., stwierdzone po przejściu pociągu, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, co następuje:

1) Uszkodzenie mostu, toru lub innej budowli kolejowej, jeżeli powstało wskutek usterek konstrukcyjnych, a także wskutek zużycia się lub wady materiału — nie może być traktowane jako wypadek lub ważniejsze wydarzenie w sensie „Przepisów Nr R 3". O tego rodzaju uszkodzeniach, jeżeli pociągnęły za sobą całkowitą lub częściową przerwę w ruchu pociągów, należy nadawać telegram w/g skróconego adresu liczbowego Nr „trzynaście".

2) Jeżeli uszkodzenie wymienionych w punkcie 1-ym urządzeń nastąpiło wskutek zaczepienia o nie wykolejonych lub oberwanych części taboru lub wskutek katastrofy żywiołowej, to traktowane być musi wyłącznie jako skutek rzeczonego wypadku lub ważniejszego wydarzenia.

3) Wszelkie rozmyślne uszkodzenia mostów, torów, zwrotnic i wszelkich innych budowli lub urządzeń kolejowych traktowane być muszą jako zamach zbrodniczy, czyli jako ważniejsze wydarzenie, zakwalifikowane w „Przepisach Nr R 3" do kategorji V. 23, o którem należy nadawać telegram w/g skróconego adresu liczbowego Nr „siedemdziesiąt jeden".

Nr R. O. V. 210/85.

36.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 czerwca 1933 r. w sprawie zgłaszania zepsuć parowozów na stacjach pośrednich.

Na zapytanie jednej z dyrekcyj, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że przypadki zepsucia się parowozu pociągowego **na stacjach pośrednich**, jeżeli pociągnęło to za sobą przerwę w ruchu lub opóźnienie poc. osobowego ponad 1/2 godziny, zaś pociągu towarowego ponad 2 godziny — należy zgłaszać telegraficznie, tak samo, jak i zepsucia się parowozu na szlaku, tj. w/g skróconego adresu liczbowego „Sześćdziesiątego dziewiątego".

Nr R. O. V. 210/86.

37.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 marca 1934 r. w sprawie wyjaśnienia § 33 Przepisów Ruchu nr R 1.

Na zapytanie jednej z dyrekcyj w sprawie trudności, jakie wywoła dla st. Katowice postanowienie § 33 rozdziału A ust. (9) Przepisów Ruchu Nr R 1, na mocy którego należy przerwać manewry na torach wjazdowych na 10 minut przed przejściem pociągu, niniejszym wyjaśnia się co następuje:

Na stacjach, na których zachowanie wspomnianego terminu 10-minutowego wywołuje trudności wskutek gęstego ruchu, a urządzenia blokady elektromechanicznej gwarantują w należytym stopniu bezpieczeństwo ruchu, dając możność otwarcia semaforu tylko po ustawieniu drogi przebiegu pociągu, dyrekcje mogą wydawać zarządzenia o przerywaniu pracy manewrowej nie na 10 minut przed przejściem pociągu, a na czas krótszy, obliczony z takim wyrachowaniem, ażeby oczekiwany pociąg był przepuszczony bez zatrzymania przy zachowaniu wszystkich wymagań bezpieczeństwa ruchu.

Nr R .O. II. 50/8.

38.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 czerwca 1934 r. w sprawie wyjaśnienia ust. (5) § 38 Przepisów nr R 1.

W uzupełnieniu ust. (5) § 38 Przepisów nr R 1, w sprawie wyznaczania normalnego położenia zwrotnic, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia co następuje:

I. Jako normalne położenie należy przyjąć to położenie, z którego zwrotnice najrzadziej trzeba będzie przestawiać, o ile względy bezpieczeństwa lub inne ważne przyczyny nie będą wymagały wyznaczenia innego położenia normalnego.

II. Z uwagi na to, że dla ruchu pociągów używane są najczęściej tory główne zasadnicze, tory zaś główne dodatkowe tem częściej, im leżą bliżej torów głównych zasadniczych, przeto z powyższej ogólnej zasady wynikają następujące wskazówki co do normalnego położenia zwrotnic:

1) Zwrotnice położone w torach głównych zasadniczych na liniach jedno i dwutorowych powinny w położeniu normalnym umożliwiać jazdę w kierunku prostym po tych torach (rys. 1). Wyjątek z tej reguły stanowią zwrotnice na stacjach i mijankach linii jednotorowych, na których nie kursują pociągi, przejeżdżające stacje bez zatrzymania. Na tych stacjach i mijankach należy normalnie ustawiać zwrotnice wjazdowe z jednej strony stacji na tor główny zasadniczy, a z drugiej strony na tor główny dodatkowy położony po prawej stronie, licząc w kierunku jazdy (rys. 2).

2) Normalne ustawienie zwrotnic w torach bocznych powinno zabezpieczać drogi przebiegu po torach głównych (rys. 3).

3) Zwrotnice, położone w drogach zwrotniczych, odgałęziające tory główne dodatkowe, powinny w położeniu normalnym prowadzić na tor położony bliżej toru głównego zasadniczego. Zasadę tę należy stosować również do zwrotnic odgałęziających tory boczne, o ile to nie będzie utrudniało pracy manewrowej. W tym przypadku zwrotnice, położone w drogach zwrotniczych, powinny być normalnie ustawione wzdłuż tej drogi w kierunku od torów głów-

nych na tory najdalej leżące, na tory zapasowe, wyciągowe i żeberka (rys. 4).

4) Zwrotnice położone w torze stacyjnym między końcowymi ukresami powinny w położeniu normalnym umożliwiać jazdę po tym torze (rys. 5).

5) Zwrotnice odgałęziające żeberka powinny w położeniu normalnym umożliwiać jazdę na żeberko, bądź też taką jazdę wyłączać, zależnie od tego, czy to jest żeberko ochronne, czy też służy do postoju taboru (rys. 6). Ten ostatni przypadek ma analogiczne zastosowanie do zwrotnic, odgałęziających bocznice oraz tory zamknięte wykolejnicami lub zaporami torowymi.

6) Zwrotnice pojedyńczych i podwójnych rozjazdów angielskich, ułożonych w miejscu przecięcia się toru stacyjnego z drogą zwrotniczą, powinny być w położeniu normalnym nastawione dla jazdy po torze stacyjnym, przy czym rozjazd angielski pojedyńczy powinien ponadto wyłączać jazdę po drodze zwrotniczej (rys. 7).

7) Zwrotnice pojedyńczych i podwójnych rozjazdów angielskich ułożonych w miejscu skrzyżowania linii kolejowych, powinny w położeniu normalnym być nastawione dla jazdy po torze linii większego znaczenia.

III Zwrotnice w położeniu normalnym nie powinny prowadzić w kierunku wag pomostowych, obrotnic, przesuwnic, torów stale zastawionych taborem, jak również powinny utrudniać wydostanie się taboru z terenu stacyjnego na szlakach o silnym spadku, zaczynający się za zwrotnicami wjazdowymi.

Jeżeliby która z dyrekcyj miała jakie poważne zastrzeżenia do wyżej podanych określeń normalnego położenia zwrotnic, to Ministerstwo Komunikacji oczekuje umotywowanych wniosków.

Nr R. O. II. 50/38.

39.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 czerwca 1934 r. w sprawie czynności zwrotniczego podczas wjazdu i wyjazdu pociągu.

W uzupełnieniu ust. (6) § 55 Przepisów nr R 1 i ust. (2) § 9 Przepisów nr R 27, w sprawie czynności zwrotniczego podczas wjazdu i wyjazdu pociągu, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia co następuje:

Obecność zwrotniczego na zwrotnicy wejściowej obsługiwanego posterunku, przy wjeździe lub wyjeździe pociągu, bezwzględnie jest konieczna na stacjach, na których zwrotnice nie są zabezpieczone lub nie są zamykane na zamki bezpieczne oraz na stacjach węzłowych i większych, na których dyrekcja uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa ruchu.

Nr R. O. II. 50/80.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 27, tel. 552-00 wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28 Konto czekowe PKO Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 95722. 24.I.38. 8400.